Nr. 11. Kraków, dnia 1. czerwca 1905. Rok III.

NOWY KOLEJARZ

ORGAN GALICYJSKICH KOLEJARZY.

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.

Adres redakcyi i administracyi
Kraków, plac Szczepański L. 7. II. piętro.

Prenumerata roczna 6 kor. — Półroczna 3 kor. — Kwartalna 1 kor. 50 hal. Pojedynczy numer 30 hal.

Pojedyncze numera można nabywać w Krakowie w administracyi „Nowego Kolejarza" i w agencyi dzienników Wnej Salomonowej, Plac Maryacki.
Ceny ogłoszeń według specyalnej umowy.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor: Tomasz Tokarz.

Kolejarze a polityka.

Artykulik pod powyższym napisem, umieszczony w przybocznym organie p. Kaczanowskiego *Kolejarzu* z dnia 1 maja b. r. zwrócił naszą uwagę ze względu na swe pochodzenie z pióra p. Daszyńskiego, podpisanego na końcu wspomnianego elaboratu. W artykule tym p. Daszyński absolutnie kolejarzom nic nowego nie powiedział i szkoda było tylko jego firmy dla pracy, której z takiem samem powodzeniem mógłby się był podjąć p. Packan albo Burda. Znachodzimy tam jałowe przeżuwanie oklepanych i dawno każdemu kolejarzowi znanych frazesów z abecadła politycznego: o konieczności zajmowania się polityką, że kolejarze nie są niczem innem jak tylko zwykłymi c. k. robotnikami i c. k. proletaryuszami (czego żaden z kolejarzy nie przeczy i wie o tem doskonale) powtórzył dalej p. Daszyński znane powszechnie rzeczy o prześladowaniu przekonań politycznych kolejarzy, wytłomaczył co to są *łabaje* czyli stronnicy dyrekcyjni pozyskiwani synekurami i korupcyą, w końcu zawezwał kolejarzy, aby się interesowali życiem politycznem, jeżeli chcą być zbawieni. Są to rzeczy i sprawy, którym nic nie mamy wprawdzie do zarzucenia i które sami powtarzamy od lat 10 aż do znudzenia, atoli po artykule podpisanym przez p. Daszyńskiego spodziewaliśmy się czegoś więcej aniżeli katarynkowej recytacyi tematu, w którym wyraz »kolejarz« tak samo dobrze może być zastąpiony wyrazem szewc, krawiec albo kowal i t. p.

Niestety p. Daszyński jest tylko politykiem a nie kolejarzem i dla tego płód jego mimo podpisu a nawet z powodu jego podpisu nie zdołał wywołać choćby chwilowego efektu i przeszedł bez najmniejszego wrażenia i niezawodnie prócz naszej niczyjej na siebie nie zwrócił uwagi, zaś co do nas to powtarzamy, że zwabieni do czytania podpisem p. Daszyńskiego zawiedliśmy się w zupełności, obiecując sobie jedną z owych przyjemności, jakie sprawia p. Daszyński swym niezaprzeczonym talentem krasomowczym. Jednakowoż p. Daszyński artykulikiem tym widocznie zbył się tylko z narzuconego mu obowiązku i właśnie nie wypowiedział tego, czego kolejarze koniecznie chcieliby się dowiedzieć, a mianowicie politykując, jakiego kierunku politycznego mają się trzymać? Niepolitykowanie bowiem jest także polityką, zaś w kwestyi wyboru kierunku politycznego nic nie powinno rozumieć się samo przez się i nikt nie jest obowiązanym domyślać się jaki kierunek polityczny byłby dla kolejarzy najzbawienniejszy, wobec tego, że stronnictwo polityczne, które swojego czasu posiadało nieograniczone, ślepe zaufanie galicyjskich kolejarzy, wskutek brutalnych bezprzykładnych nadużyć ze strony kierowników tego stronnictwa zaufanie to w zupełności straciło, a broniąc oszustów i złodziei wystawiło sobie świadectwo moralności, nie zachęcające bynajmniej do wspólnego politycznego pożycia!

»Rzućmy zasłonę na to co było!« — woła błagalnie p. Kaczanowski na zebraniach kolejarzy, przebiegając wszerz i wzdłuż Galicyę, widząc ostatecznym upadkiem organizacyi osobisty byt swój zagrożonym. A więc przecież! — a więc przyznajecie już w końcu, że było coś, co nie znosi widoku ludzkiego i co potrzeba ukryć pod zasłonę zapomnienia — a wy zapieraliście się tak uroczyście, że tam nic nie było, dowodząc swej niewinności w swych organach prasowych w sposób bynajmniej niegodny prasy robotniczej, prześladując równocześnie z nienawiścią barbarzyńcy tych kolejarzy, którzy mieli odwagę, prawdę w oczy wam wypowiedzieć! —

Albo czyżby od owych smutnych wypadków zaszło coś nowego, coby uprawniało panów z tego stronnictwa do zgłaszania się już teraz po zaufanie kolejarzy? Przeciwnie cały szereg bezprzykładnych skandałów nie ustępujących w niczem zakulisowym świństwom burżoazyjnym, wymyka się z pod zasłon pod które je wepchano, a życie ich prywatne z którego proletaryat miałby sobie brać przykład, odznacza się tak odstraszającą fizyczną i moralną niechlujnością, że koniecznie z faktów tych musi się wnioskować o przyjemnościach politycznego z nimi pożycia.

Nie, ci ludzie nie wzbudzają żadnego zaufania, chociaż mimo to i owszem kolejarze powinni politykować, ale przedewszystkiem politykować z porządnymi ludźmi, z porządnymi socyalistami.

Ale politykując nie powinni zapominać w pierwszej linii o sobie i nie być narzędziem parzącem sobie palce wyciągając drugim gorące kasztany z pieca. Pod tym względem pozwolimy sobie powołać się na zasady »I-szej krajowej konferencyi kolejarzy« która w r. 1904 dnia 13 listopada odbyła się w Krakowie gdzie skonstatowano:

że rozłam w dotychczasowej organizacyi kolejarzy ma swe źródło w wiarołomstwie, obłudzie i despotyzmie tak zarządu wiedeńskiego centralistycznego »Rechtsschutzvereinu«, jako też i przewódców pewnego stronnictwa politycznego, gospodarujących w tem towarzystwie w sposób

rabunkowy, nie mając do tego żadnego prawa, ani z tytułu członkostwa ani przynależności zawodowej»,

że »definicya ustawowa o politycznych i niepolitycznych organizacyach nie wyklucza faktu że większość stowarzyszeń robotniczych i zawodowych w samej rzeczy są organizacyami politycznemi o tyle, o ile służą interesom wielkich partyi politycznych. Ze względu więc na ten interes polityczny, mimo braku znamion ustawą wymaganych, stowarzyszenia takie w rzeczy samej są stowarzyszeniami politycznemi, są niejako strumykami i rzeczkami pobocznemi, zasilającemi ten lub ów prąd polityczny.

Stowarzyszenia takie są niejako zakładami rozpłodowymi dla pewnych kierunków politycznych a nie podporami interesów zawodowych.

Organizacya zawodowa, zwłaszcza kolejarska, stojąca przy boku partyi politycznej, nie spełnia wprost swego bliższego zadania, wynikającego z potrzeb i ze stosunków ekonomicznych, panujących w danym zawodzie, bo albo wprost popełnia samobójstwo zaprzęgając się w usługi takiej partyi, albo dochodzi do celu drogami ubocznemi, pośredniemi, dalekiemi podczas gdy świadoma swej siły, dążąc prostą drogą, osiągnęłaby swój cel znacznie wcześniej, nie mając w dodatku żadnych obowiązków wdzięczności wobec rzekomych politycznych dobrodziejów.

Kolejarze odznaczają się pewną wyłącznością w traktowaniu ich niekorzystniej przez ustawy państwowe aniżeli inni obywatele, dlatego i organizacya kolejarska potrzebuje pewnej wyłączności; raz ze względu na zawód, a drugi raz na swe znacznie w państwie, jako pierwszorzędny czynnik mobilizacyjny, od którego potęga państwa zawisła. Tę potęgę kolejarzy znają stronnictwa polityczne i dlatego każde z nich chciałoby ich mieć w swym obozie jako straszaka, dla każdego rządu, któryby ich aspiracyom nie dosyć chętnie się poddawał. Nasze siły powinniśmy dla siebie wyzyskać, a nie dla stronnictw politycznych, aczkolwiek **poza granicami organizacyi zawodowej powinniśmy pozostawić każdemu swobodę, należeć do tego stronnictwa politycznego, gdzie go ciągną rozsądek i sympatye.** Partye polityczne powinny się starać o nasze względy, a nie kolejarze wpraszać się upakarzająco o problematyczną opiekę tych stronnictw. To zaś nastąpi wówczas, jeżeli kolejarze będą silnie jednolicie zorganizowani.

Zaś z licznych rezolucyi uchwalonych na wspomnianej konferencyi powtarzamy następującą:

Zważywszy że, 1) Stowarzyszenie „**Rechtsschutzverein**" we Wiedniu, zwykłe nazywać siebie »Ogólną organizacyą kolejarzy«, ze względu na pośredniość dróg politycznych mających rzekomo doprowadzić kolejarzy do zrealizowania ich programu ekonomicznego, jest raczej stowarzyszeniem politycznem aniżeli zawodowem i że służy ono więcej interesom partyi politycznej z jej dalekim na wiele pokoleń rozłożonym programem ekonomiczno-społecznym aniżeli bezpośrednim interesom kolejarzy i że ze względu na swój ogólniejszy charakter nie może ono oddać się gorliwej pracy nad urzeczywistnieniem ściślejszego programu ekonomicznego tych robotników.

2) Zważywszy, że Stowarzyszenie to zwące się »Ogólną organizacyą kolejarzy«, w rzeczy samej w 5/6 częściach jest organizacyą robotników nie należących do egzekutywy służby kolejowej, nie mogących w tym charakterze służbowym wywierać należytego wpływu na ukształtowanie się stosunków w kolejnictwie, albowiem najbardziej nawet stanowcza postawa takiej nieogólnej organizacyi nie skłoni czynników miarodajnych do żadnych ustępstw. —

3) Zważywszy, że dzisiejsza forma zcentralizowanej organizacyi jest wrogą wszelkim zasadom autonomicznym, nie liczącą się z naszymi wymagami co do języka zwyczajów, wiekowych tradycyi i wogóle odrębnych warunków lokalnych i administracyjnych stwarzających wręcz odmienne warunki bytu rodzin kolejarskich.

Że jeżeli forma ta ze względu na inne prowincye monarchii i różnorodność właścicieli kolei żelaznych z różnorodnością zawisłych od nich systemów administracyjnych, musi poniekąd być cierpianą w innych prowincyach to nie śmie ona być dalej cierpianą w **Galicyi**, gdzie tego rodzaju utrudnienia nie stoją na przeszkodzie jednolite krajowej organizacyi.

4) Zważywszy, że »Rechtsschutzverein, w 12-leciu swego istnienia nie tylko zawiódł nasze nadzieje i zgoła żadnej reformy nie był zdolnym przeprowadzić, a nadto wobec kolejarzy niekiedy wprost wrogie zajmował stanowisko, że w zarządzie tego Stowarzyszenia w ostatnich dwóch latach dopuszczono się całego szeregu oszustw i gorszących nadużyć nie licujących z zasadami głoszonemi przez polityczne kierownictwo tego stowarzyszenia.

Ze względu więc na powyżej przytoczone okoliczności w dniu dzisiejszym obradująca konferencya kolejarzy w Krakowie odmawia powyżej wielokrotnie wspomnianemu Stowarzyszeniu swego zaufania, uznaje go za niezdolne do przeprowadzenia programu ekonomicznego kolejarzy wyrażając dalej przekonanie, że tylko przez federacyjną formę organizacyjną da się przeprowadzić ten program i w tym celu wzywa wszystkich kolejarzy do pracy nad zbudowaniem silnej organizacyi krajowej.

Koniec końców i kolejarze powinni politykować, ale w sposób, któryby im zapewniał dotykalne a nie teoretyczne korzyści. Węgierscy kolejarze politykowali sami bez pomocy stronnictw politycznych, a mimo to zyskali więcej, aniżeli włoscy kolejarze długoletnią wytrwałą wiernością swemu stronnictwu politycznemu, a najmniej już zyskali austryaccy kolejarze, mimo że ich tak zwana organizacya polityki już lat dwanaście i wyłącznie wszystko robi dla polityki, nic atoli dla samych kolejarzy, do tego stopnia że dla polityki poświęcono nawet względy na zarudy, ambicyę, wstyd o czem zresztą pisaliśmy aż do przesytu.

Dodać jeszcze wypada, że w chyili stanowczej w chwili która drugi raz nie powtórzy się tak dogodnie, t. j. w chwili węgierskiego strejku kolejarzy; austryacka polityczna organizacya kolejarzy tak zwany *Rechtsschutzverein* znachodziła się w stanie rozbicia i tak opłakanej słabizny i niepopularności między kolejarzami, że ze strejku tego nie była w stanie wysnuć dla siebie praktycznych konsekwencyi wpływających na natychmiastowe postanowienie równoległego współdziałania. Dotychczasowa polityczno biurokratyczna zcentralizowna forma organizacyi nie nadaje się stanowczo do austryackich stosunków, więc i w tej mierze pozwolimy sobie powołać się na uchwałę zeszłorocznej konferencyi krajowej, zawartą w następującej rezolucyi:

Opierając się na doświadczeniu lat ostatnich i potępiając absolutyzm kierownictwa tak zwanej „*Ogolno-austr. organizacyi kolejarzy*" — konferencya dzisiejsza oświadcza się za zbudowaniem silnej autonomicznej organizacyi krajowej i wzywa „Zarząd Galicyjskiego Stowarzyszenia obrony prawnej" do energicznej działalności w tym kierunku".

Konferencya zorganizowanych kolejarzy w Galicyi oświadcza · że **w zasadzie** w organizacyi kolejarzy nie śmie być protegowanym **żaden** kierunek polityczny. Organizacya zaś kolejarska ma stać na straży zawodowych interesów samych kolejarzy tak pod względem ekonomicznym jakoteż i moralnym."

Zresztą kolejarze są zawsze do pozyskania, jeżeli chodzi o uczciwą i poważną politykę, czego dowodem ostatecznie są chociażby ostatnie wybory do Rady państwa i Rady miasta Krakowa. Atoli w sprawach wewnętrznych własnego zawodu, chcieliby oni bodaj trochę być u siebie w domu, sam na sam ze sobą bez wściubstwa niepowłasnych, a tem mniej obcych nierozumiejących ich samozwańczych opiekunów à la Kurowski i Kaczanowski, albo co gorsza oszustów i zawodowych frazesowiczów jak to ma miejsce w tak zwanej centralnej organizacyi w ogólności a w jej hakatystycznym galicyjskim sekretaryacie w szczególności.

»Rzucenie zasłony« na brudy nie zmnieni w niczem postaci rzeczy, albowiem przez zmianę Kurowskiego na Kaczanowskiego nie tylko że nic się nie zmnieniło, ale przeciwnie dowodzi że *Rechtsschutzverein* w Galicyi trupem śmierdzi.

Tyle na razie w sprawie polityki kolejarskiej z tą uwagą iż może być, że wkrótce zajdzie potrzeba bliższego wyjaśnienia w jaki sposób bywają przetapianie fundusze

wiedeńskiej *Centrali* odkładane na utrzymanie niefachowego *»Kolejarza«* nie mogącego się utrzymać z galicyjskich wpływów kasowych.

Ale jeszcze o jednem zapominają i niechcą się z tem liczyć politycy, że my kolejarze w zawodowej organizacyi programy nasze i odnoszące się do nich zamiary obliczamy na długość przeciętnego życia ludzkiego, podczas gdy uzyskanie tych samych postulatów w politycznej organizacyi oblicza się na długość najbliższych wprawdzie ale zawsze w dalszą nieco przyszłość sięgających pokoleń. Dla tych celów politycy ci wymagają od nas już teraz rozpłynięcia się w masach proletaryatu z pominięciem obecnych naszych interesów i bez tej wyłączności w danem stronnictwie politycznem, do jakiej mamy prawo z tytułu naszej liczebności i naszego stanowiska w społecznem, produktywnem i państwowem znaczeniu. Morały zaś na temat samolubnej wyłączności ze szkodą ogułu, nie mogę mieć tutaj miejsca, gdyż w ten sposób rzecz pojmując i od drukarzy musielibyśmy wymagać aby w postępie do polepszenia bytu powstrzymali się tak długo, dopkoąd inne kategorye robotnicze nie dościgną ich i nie zrównają się z nimi. Siła drukarzy leży przeważnie w zawodowej a nie politycznej organizacyi, drukarze zaś mimo to po za swoją organizacyą, należą do najdzielniejszych bojowników postępu i swobód politycznych. Nas atoli w politycznej organizacyi z jednej strony chcą uważać za dojną krowę wydaną na łup takich Tomschików i Kurowskich, z drugiej zaś strony za kopciuszka wysługującego się w milczeniu a w końcu za małoletnich prowadzonych na pasku przez pierwszego lepszego »towarzysza« nie mającego o kolejnictwie najmniejszego pojęcia a którego koniecznie potrzeba gdzieś uczepić dla rzekomych zasług w stronnictwie politycznem i dać mu albo stałe albo przejściowe utrzymanie, z pominięciem zasłużonych kolejarzy albo nawet z brutalnem pokrzywdzeniem tychże.

Nie jedno atoli dałoby się wybaczyć i na nie jedno możnaby »rzucić zasłonę« gdyby nie blaga oszóstwa, kradzieże, rozpusta i zwierzęce pasibrzuchostwo kosztem krwawicy kolejarzy, trywialnością swoją wytrzeźwiające nas ze złudzeń o wyższej duchowości tych rzekomych apostołów przyszłej szczęśliwości kolejarskiej.

Taryfy kolei państwowej.

Taryfa towarowa jest to rzecz tak kunsztownie powikłana,— że nie mówiąc już o interesowanej publiczności,— z funkcyonaryuszy kolejowych począwszy od góry aż do dołu, nie wykluczając jej twórców, w gruncie rzeczy nikt jej nie rozumie, a właściwie nikt trafnie zastosować jej nie potrafi. Krótko mówiąc jest to taryfa szachrajska jedynie z tą zrozumiałą tendencyą, aby obedrzeć tego kogo się chce obedrzeć, albo zaoszczędzić komuś wydatków, kogo się u góry proteguje. Można iść o zakład, że na dziesięciu dzielnych urzędników komercyalnych, każdy z nich w inny sposób rozwiąże zadanie taryfowe poleconego mu do klasyfikacyi towaru. jeżeli tenże wielokrotnym postanowieniom wyjątkowym podlega. Dziwna rzecz, że Austrya, która pod każdym względem tak chętnie Prusy naśladuje, pod względem taryfowym nie bierze sobie z nich wzoru, chociaż taryfy pruskie są tak proste, że każdy laik w kilku godzinach może dokładnie zapoznać się z ich istotą.

Taryfa austryacka inspirowana przez kapitalistyczne izby handlowe obliczoną jest na bezprzykładne zdzierstwo i wyzysk proletaryatu z jednej strony, a na najdalej idące ulgi taryfowe dla wielkich kapitalistycznych przedsiębiorstw z drugiej strony. Robotnik, chłop, kramarz, przekupnik i w ogóle mały przemysłowiec płaci niesłychanie wysokie należytości przewozowe i wskutek tego nie może wytrzymać konkurencyi z wielkim kapitalistą, któremu w każdej chwili przysługują refakcye czyli zniżki taryfowe, które częstokroć nawet kosztów ruchu nie pokrywają, co jest właśnie przyczyną ograniczonego obrotu przewozowego i niedoborów na kolejach państwowych. Na nic się nie przyda naciąganie kilometrów na taryfowe i ruchowe, oszustwo to nie pokrywa deficytów sprawionych taryfową gospodarką. Przy tej okazyi należy dodać, że naciąganie to jest tak bezwstydnem, że n. p. tylko między Nowym Sączem a Chabówką różnica między ilością taryfowych a ruchowych t. j. faktycznych oddaleń, wynosi 32 kilometry. Rzecz jasna, że nie tylko mały handel i mały przemysł cierpią na tem protegowaniu kapitału przez ministeryalne taryfy kolejowe, ale gospodarka ta ostatecznie ciąży na nas jako konsumentach, których kieszenie wielki kapitał dowolnie eksploatuje w obec niemożliwości konkurencyi ze strony małego handlu i przemysłu.

Trzeba jeszcze rozważyć, że i tak za wysoka już opłata taryfowa uiszczana przez małego kupca i przemysłowca w dodatku podrożoną zostaje jeszcze o kilka koron przy załadowaniu i wyładowaniu towarów przez rodzaj obowiązków wobec licho płatnych »sztacbańskich« głodomorów, śledzących wymownemi spojrzeniami każde poruszenie rąk interesanta, a w pogotowiu do czynienia mu wyszukanych utrudnień, wyczekujących na pewne brzęczące uściśnienie dłoni rozbrajające najzakamienialszą służbistość panów magazynierów, wozomistrzów, urzędników służbowych, kasyerów, naczelników i t. p panów, którzy przy »sztacbańskich« poborach wyginęli by z głodu, gdyby nie »łaskawość« wysokiej władzy przyglądającej się przez palce owemu przemysłowi swoich urzędników, dzięki któremu stają się oni mniej uprzykrzonymi władzy chlebodawczej, której obowiązki przesunęły się przez to na napiwki, kubany i miłosierdzie publiczne ze strony interesentów taryfowych. Przemysł ten od czasu do czasu poskramia się dyscyplinarkami, gdy tenże dosięgnie granic publicznego skandalu, jak to miało miejsce w stanisławowskiej dyrekcyi przy klasyfikowaniu świnek, albo gdy uprawiający go funkcyonaryusze *„nie rozumią się na rzeczy“*, albo zgrzesza »nielojalnością« w obec wysokiej władzy pozwalając sobie n. p. na krytykę jej systemów. Wielki przemysłowiec, wielki kapitalista jest wolnym od tego rodzaju naddatków do należytości przewozowych, gdyż każdy nieprzezorny funkcyonaryusz, któryby się pokusił o pociśnięcie worka kapitalistycznego, pożałował by gorzko swej nierozwagi. W takim wypadku władza marszczy czoło, a dając wyraz swemu zgorszeniu i wyrządzając satysfakcye obrażonemu bogaczowi, jednym ze środków dyscyplinarnych umywa ręce od wszelakiej współwiny w zajściu wystawiającem smutne świadectwo przyłapanym na gorącym uczynku jej organom. Wyjątkowo tylko pod nazwą noworocznych remuneracyi, pozwalają dyrekcye pobierać skromne jednorazowe kubany od kapitalistycznych przedsiębiorstw. Kwoty pobierane atoli z tego tytułu są tak znikomo drobiazgowe, że są one niejako kroplą w morzu i na podrożenie wyjątkowej kapitalistycznej taryfy wcale nie wpływają. W końcu wypada zaznaczyć, że wielki przemysłowiec i kapitalista potrafi poskramiać zbyt przykrą dlań »służbistość« organów kolejowych przez porozumienie się w krótkiej drodze z władzami centralnemi gotowemi zawsze na jego usługi, podczas gdy dla małego handlowca najprostszą drogą do celu jest zawsze tylko kuban.

Najjaskrawszą ilustracyą do opisanych powyżej stosunków jest proces adjunkta Michalki, w którym hyeny łapownicze przesuwają się w różnych postaciach i odmianach, a którym niezawodnie będziemy jeszcze mieć możność bliżej się przypatrzeć bądź to jako fałszywym świadkom albo obrażonym kapitalistom, złotokołnierzowym kubaniarzom, zdziercom małych przemysłowców i protektorom bogaczów w rodzaju Goldlust i Ska.

Aparatem nadzorczym dla egzekutywy w powyższy sposób wykonywanej jest kontrola dochodów: *Einnahmen-Kontrolle*. Jest to nadzwyczaj kosztowny aparat, który w samej dyrekcyi krakowskiej składa się z więcej aniżeli 100 urzędników różnych stopni, tworzących VIII. oddział dyrekcyi kolejowej. Utrzymanie tego oddziału pochłania 5% czystych zysków, zaś wobec dowolnego zastosowania taryfy przewozowej użyteczność jego jest minimalną.

Taryfa sama jako podręcznik do wyszukania pewnej danej należytości przewozowej musi być nadzwyczaj kosztowną rzeczą, gdy się rozważy, że dzieło to mające objętość olbrzymiego mszału kościelnego składa się z kilku tysięcy cieniutkich kartek papieru, zawiera kilkanaście tysięcy tabel i kilka milionów pozycyi taryfowych.

Zanim rok upłynie, każdorazowo obowiązująca taryfa zwiększa się w dwójnasób wskutek dodatków i poprawek nadsyłanych z ministerstwa kolejowego, gdzie sprawy tego rodzaju załatwia osobny departament, zatrudniający znowu całą falangę drogo opłacanych urzędników, koszta zaś druku muszą niezawodnie dochodzić do wprost bajecznych rozmiarów, gdy się rozważy, że zestawienia cyfrowe i tabele są najdroższemi robotami drukarskiemi.

Atoli nie wszystko jeszcze wypowiedzieliśmy odnośnie do osób wykonawczej służby taryfowej t. j. tych funkcyonaryuszy po stacyach, którzy w pierwszej linii obowiązani są służyć celom przewozowym i wypływającym stąd interesom zarządu kolejowego z jednej strony, a interesom publicznym z drugiej strony, przez umiejętne zastosowywanie instrukcyi i powyżej wyszczególnionych tabel. Jest to atoli rzecz za długa na wypowiedzenie jej jednym tchem w obecnym numerze naszego pisma, dlatego dalszy jej ciąg odkładamy do omówienia w dalszych numerach *»Nowego Kolejarza«*.

(C. d. n.).

Z rozpraw sądu rozjemczego.

Znowu ofiara wydarta z rąk dra Zolla.

W dniu 24 września 1903 r. konduktor Kazimierz Heretyk oddawszy korespondencye w stacyi Podgórze-Płaszów konduktorowi pociągu Nr. 12 potknął się o szynę, wskutek czego upadł i zwichnął lewe ramię.

Po długiej chorobie Heretyk objął w końcu służbę dnia 9 marca 1904 r. ale już dnia 17 marca tegoż roku poczuł się nie zdolnym do dalszego jej pełnienia, gdyż od chwili wypadku mimo należytego wprawienia zwichniętego ramienia w pierwotne położenie, odczuwał silne bóle w miejscach dotkniętych wypadkiem. Czując się niezdolnym do pełnienia służby i ponosząc z tego powodu uszczerbek w dochodach Heretyk zgłosił się do »Zakładu ubezpieczeń od wypadków« we Wiedniu prosząc o wymiar odpowiedniej renty.

Wymieniony zakład zarządził dochodzenie polecając przeprowadzenie dotyczących badań i wydanie orzeczeń znanemu z nieuctwa drowi Józefowi Zollowi który dnia 16 czerwca 1904 r. wydał orzeczenie jakoby Heretyk cierpiał jedynie tylko na anemię i katar żołądkowy utrzymując natomiast że funkcyonowanie lewej ręki jest zupełnie normalne a stan jej zdrowotny nic absolutnie nie pozostawia do życzenia. Do zapatrywań dra Zolla przyłączył się dr. Schaitr Ignacy i jak zwykle wydał w tej sprawie zadziwiająco zgodne z drem Zollem orzeczenie, wskutek czego »Zakład ubezpieczenia od wypadków« odmówił wypłaty renty Heretykowi, który widział się zmuszonym wejść na drogę prawa i przez p. dra Himelblaua zaskarżył Zakład ubezpieczeń do sądu rozjemczego w Wiedniu powołując na świadectwo swego kalectwa dra Kupczyka lekarza z Krakowa i ofiarując dowód ze świadków na stwierdzenie okoliczności odnoszących się do wszystkich szczegółów tego kalectwa. Sąd rozjemczy przychylając się do wniosków dra Himelblaua dopuścił dowód ze świadków a na znawców powołał lekarzy dra Jankowskiego i dra Schaitra.

Jednakowoż przed badaniem Heretyka przez dra Schaitra zastępca prawny poszkodowanego dr. Himelblau wniósł obszernie umotywowany protest przeciw dopuszczeniu dra Schaitra jako znawcy. Sąd powiatowy cywilny w Krakowie przychylił się do wniosku dr. Himelblaua i uwzględniając wniesiony przezeń protest zamianował znawcą profesora dra Domańskiego.

Obaj znawcy t. j. dr. Jankowski i prof. dr. Domański wydali orzeczenie uznające Heretyka jako niezdolnego do zarobkowania w stosunku 50%, poczem odbyła się rozprawa przed sądem rozjemczym we Wiedniu, po przeprowadzeniu której Heretykowi przyznano 45% renty.

Listy z przestrzeni.

Tarnów. Zauderer w końcu został usuniętym od wyjazdów na substytucyę, ku czemu był już czas najwyższy ze względu, że każdy ze substytuowanych odnosząc się z największą nieufnością do tego indywiduum, z drugiej strony nastrajał się na udawaną uprzejmość a czasami i gościnność aby przez niego pośrednio nie narazić się organom dyrekcyjnym, których powiernikiem jak wiadomo był nasz Zauderer.

Dbałość pana Karasia o dobro interesów podwładnego personalu streszcza się wyłącznie w protegowaniu zakamieniałych klerykałów w rodzaju tych, którzy pasy darliby z takiego bliźniego, który nie całuje księdza w rękę, kiełbasę jada w piątki i nie chodzi do spowiedzi. Jednym z takich protegowanych — o czem często już pisaliśmy — jest portyer Wesely, dla tego też Wesely robi świetne interesy sprzedając klerykalne bohomazy i różne oszukańcze klerykalne broszury o cudach i łaskach wpychając je masami natrętnie chłopom wyjeżdżającym na roboty do Niemiec albo wychodźcom amerykańskim, a przecież na dworcu jest księgarnia kolejowa opłacająca czynsz dyrekcyi kolejowej. Pan Karaś dostrzegł zaraz w tej księgarni rozprzedaż »Nowego Kolejarza« i natychmiast zakazał dalszej sprzedarzy tego pisma, gdy atoli diab klerykalny zamiast pilnować swoich obowiązków nie mając w dodatku zezwolenia na kolportaż oszukuje chłopów i niemal gwałtem wyłudza im grosz ciężko zapracowany, drąc za te świętości nieraz po 1000 procent zysku, to pan Karaś tego nie widzi i obojętnie spogląda na te oszóstwa spełniane przez jego organy powołane do zawiadywania innemi czynnościami. Dwóch pisarzów wozowych na szczęście nie klerykałów jeden z nich 4 lata a drugi 2 lata pracuje przy kolei i żadnego z nich nie dopuszczono jeszcze do pierwszego egzaminu, bo dla nich nie ma miejsca ale miejsce musi być dla fagasa Wilka posługacza z sypialni urzędniczej i podskakiewicza pana Karasia. Zresztą i o tem indywiduum swojego czasu była już mowa gdyż należy ono do kolekcyi Zauderer, Litwiński, Czech, Kadlec, Wesely i t. p.

O tutejszych kierownikach pociągów dałoby się także wiele powiedzieć; na razie atoli przestrzegamy niektórych z nich, że kto chce być służbistą przedewszystkiem sam musi być wzorem służbistości i n. p. z połowy drogi nie wracać pokryjemu osobowym pociągiem do Tarnowa, a pociąg pozostawiać na łasce swoich podwładnych, pobierać pełne godzinowe i potem sekować swych podwładnych. Na razie w tej sprawie tylko tyle.

Kraków. Ze wszech miar ciekawym dokumentem jest okólnik naczelnictwa ogrzewalni krakowskiej do wszystkich maszynistów, a mający następujące brzmienie:

»Przy przeglądzie premii za grudzień przekonałem się że dużo (?) panów (zapewne wielu z panów? p. r.) zamiast premii popadło w dług. — Przyczyna tego główna leży w tem, że panowie za dużo (?) Karwińskiego węgla zużywacie, [illegible] — Całkiem naturalnie że czem droższy węgiel się spala, tem gorzej na premie a więc na kieszeń, (dla czego? pozwalamy sobie sprzeciwić się tej teoryi). Był czas żeście panowie jeździli na sam sierszański lub jaworznieński węgiel i było dobrze, bo premie zarabialiście panowie wcale ładne. Otóż przyzwyczajcie się panowie na maszyny seryi 38 nie „[illegible]“ (a to co za polszczyzna p. r.) w całe Karwinu tylko grubszy sierszański węgiel a przy umiętnem *fenerowaniu* (co raz lepiej! p. r.) przekonacie się panowie że premie będą a nie długi, (co za życzliwość! p. r.). Węglarze dostali nakaz, by Karwin wydawać tylko na pospieszne pociągi, (a więc maszyniści od pospiesznych w niełasce? p. r.) — Osobowe mają brać pół na pół Karwinu ze Sierszą lub Jaworznem, (II gi stopień niełaski! p. r.) a *Güterzüge* (czy nie ma na to polskiego wyrazu? p. r.) 1/3 Karwinu najwyżej a 2/3 Sierszy, t. j. na 3 tony 1 tonę Karwinu a

2 tony Sierszy. — Małe kompondy i serya 38 mogą dobrać trochę Karwinu tylko przy bardzo złem powietrzu. *Steczkowski* m. p.

Trudno osądzić o czem świadczy powyższy okólnik, czy o naiwności p. naczelnika ogrzewalni Krakowskiej, czy też o posądzaniu o naiwność wszystkich maszynistów i braniu ich na kawał udaną życzliwością i troską o ich dochody czy też w końcu o zupełnem lekceważeniu najprymitywniejszych zasad ekonomicznej konsumcyi węglowej przez lokomotywy w ruchu kolejowym.

Tona węgla sierszańskiego kosztuje kolej we własnym zarządzie 9 k 40 hal. Tona węgla karwinskiego w tych samych warunkach kosztuje 10 kor. 50 hal. czyli o 1 kor. 10 hal. drożej.

Jedna lokomotywa pociągu ciężarowego między Krakowem a Rzeszowem spala przeciętnie węgla sierszańskiego 4½ tony czyli w pieniądzach 42 kor. 30 hal. Tę samą drogę między Krakowem a Rzeszowem z przymieszką Sierszy i Karwinu w pomyślnych warunkach opędza się 2 tonami Sierszy a 9.40 k — 18.80 k i 1 tonę karwinu — 10.50 kor. czyli razem w pieniądzach za 29.30 k. czyli o 13 koron taniej, przyczem maszynista i palacz napracują się mniej o połowę, wolni są od obawy zapalenia sąsiadujących z koleją traw i lasów, z powodu że palacz na okoliczność tę może zwracać baczniejszą uwagę.

Rzecz jasna że czem większa oszczędność, na pańwie tem większa premia a zatem można mieć nadzieję co do premii nie przy wydatku 42 kor. 30 hal. z powodu spalenia węgla sierszańskiego, ale przy spaleniu skombinowanem ze Sierszy i Karwina, którego koszta wynoszą 29 kor. 30 hal. czyli o 13 koron taniej.

W postępowaniu i krokodylich łzach p. Steczkowskiego nad obniżeniem się zarobków maszynistowskich z tytułu premii węglowych, leży atoli inna jeszcze tendencya niezawodnie inspirowana z góry a mianowicie protegowanie węglowej produkcyi kapitalistycznej ze szkodą zarobków maszynistowskich.

Nadmienić jeszcze należy że uczeń maszynowy Pogrzelski jeżdżąc z osławionym Stróżyńskim i paląc samą sierszą tak *„umiejętnie feuerowal"* że aż umarł z przeciążenia przy tej pracy, albowiem Stróżyński między Krakowem a Rzeszowem w jednej turze spalał od 10 do 13 ton węgla sierszańskiego podczas gdy przy domieszce ⅓ części węgla karwinskiego nie spaliłby więcej jak 6 do 8 ton tam i z powrotem.

Jasło. Straszliwe skutki z posiadania własnego lekarza kolejowego poczynamy z dniem każdym co raz dotkliwiej odczuwać, zaś wypływającym stąd smutnym następstwom poświęcamy dzisiejszą korespondencyę. Opiekuncze duchy rozpościerające swe skrzydła nad »banarctem« dr. Macudzińskim przez dłuższe lata ochraniały go szcześliwie od publicznego porachunku z »chlubną« jego działalnością na tem polu, zapożyczaną widocznie od niemniej wsławionych eskulapów drów Kijasa i Zola, ostatecznie atoli wszystko ma swoje granice, więc i miarka cierpliwości stosowana do p. Macudzińskiego musiała się przebrać, zmuszając nas w końcu zająć się jego osobą ze względu na pełnione przezeń obowiązki w charakterze »banarcta sztacbańskiego".

Że my tu jeszcze wszyscy żyjemy, a nawet niektórzy z nas poważnego dosięgli wieku, to nie zasługa dra Macudzińskiego, lecz przeciwnie są to błogie następstwa omijania i obchodzenia się bez tego eskulapa którego zresztą unika każdy człowiek ze zdrowym rozumem. Niestety są atoli okoliczności przymusowe wypływające ze stosunków służbowych, których niepodobna ominąć, a o których właśnie zamierzamy pomówić jako o atrybucyach nieodłącznych ze stanowiskiem lekarza kolejowego.

Wspominaliśmy już o pokrewieństwie dusz dra Zolla i Macudzińskiego, których między innemi łączy i ta wspólność, że podczas gdy pierwszy z nich uderzenia pulsów zwykł laską badać, to p. Macudziński dokonuje badania nie dozwalając pacyentowi przestąpić progu swego mieszkania, albo też przez paletot lub żakiet nadsłuchuje uderzeń, przyczem podkłada jeszcze sobie ręcznik pod ucho, widocznie z obawy by nie ogłuchł od tych uderzeń, przyczem postępowanie takie ma jeszcze i tą dobrą stronę że p. Macudziński ani się nie zarazi ani nie powala.

Dzięki orzeczeniom p. Macudzińskiego, kaleki kolejowe pobierają renty, przy których nie od razu umierają, ale zwolna giną śmiercią głodową jak n. p. ślusarz niejaki Kowalski, który z powodu odniesionego w służbie kalectwa, nie będąc absolutnie zdolnym do zarobkowania, po długotrwałym i kosztownym procesie pobierał zaledwie kilka koron miesięcznie tytułem renty, z której nie mogąc wyżyć, zgłosił się w końcu do pracy ku ogromnej radości dyrekcyi i p. Macudzińskiego zacierającego ręce z powodu cudownej metody leczenia za pomocą przymusowego głodu.

Kowalski uległ teraz ponownemu wypadkowi, gdzie jakiś ciężki przedmiot spadł mu na głowę, raniąc go ciężko i pozostawiając dziurę na kilka centymetrów.

Z powodu tego wypadku zakład ubezpieczeń wyznaczył Kowalskiemu 60% rentę, którą atoli dzięki Macudzińskiemu pobierał Kowalski tylko przez kilka tygodni, gdyż zacny eskulap wkrótce zaczął biedną ofiarę naganiać do podjęcia pracy, tak że Kowalski z obawy o utratę sposobów do życia z łaski Macudzińskiego któryby go mógł przedstawić za symulanta, zgłosił się do pracy z niezagojoną i gorączkującą raną na głowie. Nawet taki Furmankiewicz oglądał ową ranę i dziwił się jak Macudziński mógł tego biedaka w taki sposób gwałcić a fizyk powiatowy dr. Szczepański który ranę Kowalskiego również oglądał, nie mógł się nadziwić stosunkom panującym w kolejnictwie wymagającym aby kaleki robili tak straszne ofiary ze siebie i pod przymusem strachu o swą egsystencyę w stanie niewyleczonym zgłaszali się do pracy. Z braku miejsca obszerny materyał odnoszący się do »chlubnej« działalności dra Macudzińskiego odkładamy do następnego numeru poprzestając na dzisiaj na tym jednym powyżej opisanym fakcie, który sam jeden wystawia najlepsze świadectwo zaletom serca i duszy dra Macudzińskiego.

Lwów. *(Warsztaty.)* Na dowód jakie korupcyjne spustoszenia wyrządza werkmistrz Piegdoń przez protegowanie pewnych indywiduów niechaj posłuży ta okoliczność, że ślusarze protegowani do wyjazdów przez Piegdonia, w razie braku roboty na przestrzeni nie tkną się żadnego choćby najpilniejszego zajęcia w warsztacie, biegając tylko wyłącznie i dowiadując się ażali nie ma telegramu powołującego ich na przestrzeń. Błąkają się ci »dzielni« pracownicy z kąta w kąt, albo krążą koło biur warsztatowych oczekując stamtąd wiadomości. Czasem i Piegdoniowi tego włóczęgostwa jest za wiele, mając jednak pewne obowiązki w obec swych protegowanych, dusi w sobie wszelkie gniewliwsze wybuchy a dla zabicia byle czem ich próżniactwa używa ich niby to do posyłek z jaką książką do biura, albo do zmierzenia jakiegoś koła, które mierzenia nie potrzebuje, do zapisania jakiegoś znaku albo numeru wozu i t. p. byle tylko próżniactwo ich nie wpadło komuś w oko, któryby jemu i faworytom jego narobił przykrości. Nazwiska tych zdemoralizowanych robotników mamy w swoich zapiskach, na razie atoli pozostawiamy je dla własnej wiadomości. Szczególnymi względami Piegdonia cieszy się czterech robotników, pięciu zaś cieszy się protekcyą IIgo stopnia. Ci czterej pierwszoklasiści mogą nawet z lekkiem sercem roboty fuszerować, będąc pewnymi że Piegdoń każe robotę po nich poprawić innym robotnikom ostatniej klasy, których w razie oporu skarży do inżyniera Mayera, gdyż do Atlasa nie ma się co zapędzać ze skargami, ten bowiem inżynier zna Piegdonia na wylot.

Pod względem fachowym pozostawia p. Piegdoń bardzo wiele do życzenia i nieraz wydaje takie zarządzenia że ślusarze nie mogą się powstrzymać i parskają mu śmiechem w oczy, w takich razach Piegdoń zwykł nieuctwo swoje w żart obracać wyrażając się do drwiących z niego robotników; »Atoż cymbały, bałwany nie rozumiecie mię, jeżeli żądam od was wykończenia jakiej roboty w jednym dniu, na którą potrzeba tydzień pracy, to przez to daję wam do zrozumienia, abyście to zrobili ot tak po »sztacbańsku«

byle tylko handel szedł (ładne świadectwo dla warsztatów kolejowych p. r.)

Zamykając na razie niniejszą korespondencyę zapytujemy p. Piegdonia w jakiej styczności stoją pieniądze kolejarzy z wyjazdami na linię, gdyż w warsztatach głośno o tem mówią, że kto ma setki na pożyczki ten wyjeżdża do robót na przestrzeni, a kto ich nie ma ten w pocie czoła musi na miejscu w warsztatach pracować?

Polecając tedy Piegdonia dalszym względom pana naczelnika warsztatów Witkiewicza, mamy nadzieję że powyżej opisane anormalne stosunki zmienią się na lepsze; że nie będziemy potrzebować wracać do tej sprawy tak prędko,

Przemyśl. Rozłam w organizacyi wywołany łajdactwami wiedeńskich uzurpatorów i oszóstów z tak zwanej „*Centrali*" w raz z galicyjskim ich namiestnikiem nieodżałowanej pamięci Kurowskim, zwolna i stopniowo spowodził upadek tutejszej grupy miejscowej do tego stopnia, że ta niegdyś jedna z najsilniejszych grup lokalnych w Galicyi w obecnej chwili prawie nie istnieje, przedstawiając obraz strasznego upadku i zniszczenia, które przepowiedzieliście przed trzema laty zaraz w pierwszych początkach waszego wydawnictwa. Dawniej dochodziliśmy już nieraz do 380 członków w samej grupie przemyskiej obecnie cała organizacya p. Kaczanowskiego w Galicyi nie o wiele więcej liczy członków. *Sic transit gloria mundi* a wyprawa p. Kaczanowskiego do Lwowa wskazaną została nie względami taktycznymi ale wewnętrznymi stosunkami w partyi i w celu pozbycia się jednej gęby, której wyżywienie w obecnych stosunkach co raz trudniejszem się stawało, — tak przynajmniej twierdzą tutejsi w tajemniczeni. Powtarzam więc że dzisiejsza grupa kolejarzy jest ruiną i cmentarzyskiem świetnych tradycyi zaledwie z przed trzech lat ubiegłych. W maju, w miesiącu poboru kwaterowego wpłynęło do tej chwili zaledwie 13 wkładek, dla tego myśli się o zwinięciu lokalu zajmowanego przez grupę, który utrzymuje jeszcze muzyka, a której także zagraża upadek a względnie przejście na etat stacyi, prawdopodobnie pod komendę Pohoreckiego, który swojego czasu złożył dowód swych zdolności kapelmistrzowskich. Stosunki miejscowe obumarłe, wszystkich ogarnęła apatya i każdy klepie swą biedę w milczeniu tak jakby przed zbliżającem się wymarciem rodzaju ludzkiego, zrezygnowanego na tę nieuniknioną ostateczność Oto ogólny obraz tego Przemyśla kolejarskiego w którym niedawno kotłowała się i wrzała rewolucya gotowa do wybuchu na każde skinienie przewodników. Dzisiaj Przemyśl jest grobem z którego nie ma zmartwychwstania dla wiedeńskich »centrowców« i ich naganiaczy, dzisiaj tylko nowy duch i nowa forma może rozbudzić tą martwą oszukaną i zniechęconą masę kolejarzy. *„Das ist der Fluch der bösen Tat"* i niefachowego kierownictwa organizacyi

Naczelnik stacyi inspektor Truszkowski przechodzi w tych dniach na emeryturę, miejsce jego ma zająć Frankowski teraźniejszy naczelnik w Stryju, a były naczelnik w Podwołoczyskach zięć osławionego inżyniera Olszańskiego. Ponieważ także i osławionego Rombka z ewidencyi wypuścić nie można, przeto donoszę wam że ten wielki mąż szpicel i zdrajca obecnie od kilku miesięcy przebywa w Zagórzu w charakterze magazyniera. Rombek odgrażał się, że będzie skarżył redakcyę, że publicznie nazwała go złodziejem, ale jakoś wszystkiemu dał spokój nie oczyściwszy się z tego »zaszczytnego« predykatu

---

KRONIKA.

Dr Józef Galant, lekarz kolejowy w Zagórzu zmarł tamże dnia 18 maja b r. Aczkolwiek swojego czasu czyniliśmy niejednokrotnie zarzuty śp. Galantowi z powodu jego urzędowania w charakterze lekarza kolejowego, zarzuty te odnosiły się atoli więcej do znanego systemu sanitarnego w kolejnictwie, aniżeli do osoby śp dra Galanta, który zresztą odznaczał się nieposzlakowaną prawością charakteru i niestrudzoną pracowitością w życiu publicznem i społecznem pozostawiając niezatarte ślady swej pracy w tym kierunku w licznych miejscowych instytucyach humanitarnych, gospodarczych i towarzyskich. Personal kolejowy w osobie dra Galanta utracił jednego z najżyczliwszych i najlepiej rozumiejących go przyjaciół i opiekunów

Cześć jego pamięci!

Kolejarze w klerykalnych uściskach. Niedarmo Wierzbickiego przystrojono w jakieś papieskie świecidełko, gdyż zły ten z gruntu człowiek pracował faktycznie tylko dla nieba, pozostawiając natomiast na ziemi po za sobą gdzie stąpił tylko: łzy, rozpacz i egzystencyj ludzkich bądź moralną, bądź fizyczną ruinę. W okręgu Wierzbickiego obok innych łajdactw uprawiano klerykalizm w najwstrętniejszej formie i dzisiaj jeszcze kolejarze tamtejsi są na tyle głupi, że pozwalają się wodzić na pasku przez chytrych klechów, jak tego dowodzi doniesienie *„Słowa Polskiego"* obwieszczającego o założeniu we Lwowie „kolejarskiej sodalicyi maryańskiej", mające miejsce dnia 14 maja b r. połączone z poświęceniem sztandaru i przystąpieniem do tego miłego grona 65 osłów, z pewną nie odłączną w takich razach przymieszką złodziei i oszustów dla przypodobania się panu Wierzbickiemu, a głównie dla zyskania sobie względów na wypadek przyłapania ich na gorącym uczynku.

Wobec tej klerykalnej głupoty i obłudy nie od rzeczy będzie powtórzyć za lwowskim *„Głosem robotniczym"* następujący ustęp z listu pasterskiego biskupa Bonomellego z Kremony, który obiega dziś sfery kościelne także jako broszura, naturalnie za pozwoleniem Piusa X, a w którym autor pisze o kulcie Madonny i Świętych między innemi, co następuje:

„Obraża to zarówno uczucie chrześcijańskie, jak rozum, jeżeli się Matkę Boską i świętych stawia z Chrystusem niemal na równi. Jeżeli się obnosi obraz Matki Boskiej, lub jakiego świętego, albo wreszcie relikwie jakie po ulicach miasta, lub obnaża głowy i klęka, jeżeli się zaś niesie Chrystusa w Przenajświętszym Sakramencie, to zaledwie ten i ów uzna za stosowne uchylić kapelusza"

Biskup kremoński krytykuje dalej zabobonny kult św Antoniego z Padwy, tudzież „jakiegoś (!) świętego Expeditusa", który zajmuje się rzekomo najpilniejszemi sprawami ludzkiego życia „I są nietylko ludzie, którzy w niego wierzą — pisze monsignore Bonomelli ale także tacy, którzy wiarę tę finansowo eksploatują, a wreszcie jeszcze inni, którzy na eksploatacyę taką pozwalają". Temi słowy napomknął zdaje się biskup kremoński o kardynalnym wikaryuszu rzymskim, który w roku ubiegłym bardzo gorąco zalecał wiernym adoracyę świętego Expeditusa.

Monsignore Bonomelli wyznaje dalej, że nie dziwi się, iż w obecnych warunkach wyższe klasy społeczeństwa włoskiego nic nie chcą wiedzieć o kościele Dzieje się to zdaniem jego dlatego, że kult religijny stał się mieszaniną niedorzecznych (senza ragione) ceremonij, zwyczajów, dewocyj itp, które służą do zabawy ludu, ale zarazem obrażają zdrowy rozsądek (atte a trastullare il popolo senza uno scopo e che offende il buon senso).

Pan Wittek w humorystyce.

Gdy ustąpił już pan Wittek nie brak komentarzy,
Że ministrem był złej woli, wrogiem kolejarzy.
Urzędnikiem szablonowym, dyplomatą składnym
Figurantem kamaryli z pozorów... wszechwładnym.
Że się Niemcom wysługiwał (zawsze tak się dzieje)
Im zbudował naszym kosztem alpejskie koleje.
Słowem z chwilą, gdy się znalazł po za rządu sterem,
Zewsząd słyszy, że był tylko malowanem zerem.
I jest po nim dziś spuścizna tak zaszargana,
Która czeka na Derszate[1] albo na Kaftana.[1])
Niemiec lub Czech dziś ze sobą na szali się waży,
Rostrzygnięcia z trwogą czeka armia kolejarzy.
Koło polskie, choć wie dobrze jakiej wagi teka,
Całkiem z dala na uboczu rostrzygnięcia czeka
Wszak gdy »Obcy« ją obejmie to dla kraju strata,
Koło milczy, bo Stańczykom braknie »kandydata«!!
Niech kraj wskutek zgubnych taryf dalej krocie traci,
Lecz portfelu niech nie wezmą tylko demokraci!
Mnie wierzajcie, że gdy obcy ministrem zostanie,
To Witteka stary system nie ulegnie zmianie.
Bo taryfy pozostaną najdroższe możliwie,
Awans będzie szedł jak dawniej równie . sprawiedliwie!
Gdyż zasada jest wytkniętą oszczędzać na pracy,
Dochód w górę wciąż śrubować a obniżać w płacy.

Djabeł (Krakowski).

[1]) Derschata i Kaftan przypuszczalny przyszły minister kolejowy, poseł do Rady państwa

Wykolejenie się pociągu. W nocy 25 na 26 maja b. r. wykoleił się przy zwrotnicy na stacyi Gaje Wyżne pociąg osobowy, który o godzinie 11 m. 10 wieczór wyszedł ze Lwowa, wyskoczył z szyn wóz pakunkowy i wóz pocztowy. Kierownik pociągu i konduktor pocztowy odnieśli nieznaczne obrażenia. Z podróżnych nikt nie doznał szwanku. Po godzinnej przerwie przewieziono podróżnych do Drohobycza, częścią do Borysławia. Przyczyna wypadku na razie nie jest znaną.

Mesyasz kolejowy Nieszczęśliwe osobówki, wywołują niesłychane męczarnię w sercu i umyśle konduktora Molika niespełna już od trzech kwartałów. Człowiek ten wyprawia najniemożliwsze szopy, aby zwrócić na siebie uwagę wysokiej c. k. władzy kolejowej, wyrażając się nawet, niech tam sobie „*Kolejarz*" o mnie pisze, za to prędzej »Łokietek« przypomni sobie o mnie i jako „męczennika" wróci mię do osobówek, do szustaczków i do separatek, wstydu się trochę najem co prawda, ale za to w kieszeni będzie moneta. Wspominaliśmy już na innem miejscu ze osobówki dla Molika to tyle znaczą co brzytwa dla małego dziecka i ze hazard tego człowieka igrającego z nieszczęściem przechodzi granicę zwykłej zuchwalości. Dla osobówek Molik przeprosił się z czarnoksiężnikiem», którego niegdyś pierwszy nazwał złodziejem i marnotrawcą majątku »Czytelni kolejowej». Teraz zaś chciał Molik wskrzesić trupa tejże »Czytelni», w nadziei ze dyrekcya za ten czyn powróci go do osobówek na szczęście czasy już minęły gdzie dyrekcye wynagradzały takie czyny, zwłaszcza w Krakowie gdzie »Czytelnia» dobrze się dała we znaki władzom kolejowym kompromitując je jako wylęgowisko oszustów, denuncyantów i złodziejów wsławionych skandalicznym procesem Pilawskiego i wspólników. Do tej roboty początkowo pozyskał nawet Molik kilku wspólników, którzy zwąchawszy atoli czem pachnie to macherstwo, zawczasu wycofali się z awantury grożącej im wstydem i skandalem, tak że Molik pozostał sam z »czarnoksiężnikiem» i czarnemi myślami o osobówkach, dziwiąc się że dyrekcya jakoś nie myśli się interesować tą oszukańczą propagandą, jako pozbawioną geniusza a la Pilawski, Krasuski i t. p bo i w samej rzeczy czemże taki Molik mógł dyrekcyi zaimponować? kogo pociągnąć za sobą nie posiadając nawet dostatecznego kunsztu czytania i pisania niezbędnego w takich razach, a zdradzającego się od razu że mu chodzi o personki i nagrodę?

Otóż Molik widząc że wszystko idzie mu jak z kamienia, że nikt w jego posłannictwo nie chce uwierzyć, postanowił rzucić się na nowe fortele. Naraz ogłosił się, że jest Mesyaszem powołanym do zbawienia kolejarzy i wyprowadzenia ich z domu niewoli, zaś na ten cel każe sobie składać korony i szóstaki, za które ma wykupić kolejarzy u nowego ministra W tym celu sporządził on też odezwę, będącą swoją drogą arcydziełem głupoty pod względem treści, a nieuctwa pod względem pisowni i gramatyki i z pomocą tej odezwy wyludza szóstaki z heroizmem wartającym lepszej sprawy, gdyż mimo to ze zeń szydzą i drwią on postanowił zbawić kolejarzy, byle mu tylko jak najwięcej koron ofiarowano. W posłannictwo jego uwierzyła przedewszystkiem jego partya pociągowa, z której porobił apostołów. Apostoł Bałko wprawdzie w nieobecności Molika szydzi ze swojej misyi, ale ponieważ jeździ w partyi Molika, jako zależny od niego rad nie rad musi mu apostołować, Tylko te nieszczęsne personki, jakoś jak nie przychodzą tak nie przychodzą!

Jest to może nieuzasadnione uprzedzenie, dosyć jednak na tem że wszelkie niepowodzenia na jakie natrafia wielce »chwalebna» propaganda Molika, ma tenże do zawdzięczenia żółtej barwie swej brody, z którą zdaniem znawców mają się łączyć wszelkiego rodzaju niecnoty jak: obłuda, nieprzezwyciężone zamiłowanie do oszóstw, kradzieży i innych lajdactw. Uprzedzenie do Molika jest więc z tego powodu tak silne, ze niektórzy kolejarze wprost w oczy odpowiadają mu na jego agitacyjne zaczepki „Pan tam tylko należysz gdzie się da coś ukraść"; zaś stróż domu byłej „Czytelni kolejowej" przybrał groźną opozycyę przeciw dalszemu wynajomowi tego lokalu na „Czytelnię", utrzymując że nie życzy sobie obsługiwać publicznego domu rozpusty, wiadomo bowiem, że policya zabierała stamtąd w biały dzień dziewczęta oddające się prostytucyi.

Przykład zdolny znaleść w Austryi chętnych naśladowców. W drugiej połowie miesiąca kwietnia b. r na liniach bawarskich kolei państwowych odbywały się próby jazdy bez pomocy palacza. Doświadczenia w tym kierunku odbywały się w następujący sposób. Maszynista ma lokomotywę w całkowitej swej opiece, odpowiedzialności i zarządzie, musi ją przygotować do odjazdu a po przyjeździe na pociąg obejmuje ją kierownik pociągu obznajmiony z puszczeniem maszyny w ruch a który ukończywszy swą manipulacyę konduktorską w stacyi wyjazdowej zastępuje na przestrzeni miejsce maszynisty, podczas gdy maszynista pełni służbę palacza z odpowiedzialnością maszynisty.

Zdaniem niektórych czasopism kolejrsskich próby te »miały się udać bardzo dobrze» i nawet w Bawaryi znaleźli się kolejarze którzy dali się użyć dobrowolnie do tej roboty, albowiem wypłatę kilometrowego zarabianego dotychczas przez palaczów obiecano im po połowie do rozdziału między maszynistę i kierownika pociągu.

Cóż za ponętny obrazek dla niektórych maszynistów w Galicyi? — Gdyby powyższa wiadomość pochodziła z Turcyi to bez wrażenia interesowane koła przeszłyby nad nią do porządku dziennego, atoli pochodzi ona z Niemiec, kraju postępu nauki i socyalizmu skąd każdy zły przykład w naszej Austryi znachodzi natychmiastowych naśladowców. Maszyniści nad tą kwestyą powinni zastanowić się dokładnie i być przygotowanymi na wtargnięcie tego wznowienia lada chwila do austryackiego kolejnictwa na który to wypadek rzeczywiście już naprzód powinni wiedzieć jakie mają zająć stanowiska W tym względzie wyczekujemy więc ich zdania w tej mierze.

Przyjaciel nasz Kasprzyk portyer dyrekcyjny w Krakowie, już miał być usunięty ze swej tłustej posady z przeniesieniem na woźnego do III go oddziału, atoli liczne kumostwa o których pisaliśmy swojego czasu, uratowały go znowu od tej przykrej dlań zmiany i Kasprzyk pozostał na dal na swem stanowisku, sprzedając flaki dyrekcyjnikom i karbując swe dochody na kiju, które niestety znacznie się zmniejszyły od czasu, kiedy wykryliśmy, jakie to »specyały» p. Kasprzyk podaje za drogie pieniądze swoim stołownikom.

Homorystyczny kandydat na ojca miasta. Niejaki Eugeniusz Mehofer rewident dyrekcyi kolejowej, znany zresztą kolejarzom niekoniecznie z najlepszej strony, zadrwił sobie widocznie z publiki Krakowskiej, bo nie znalazłszy umieszczenia w żadnej liście wyborczej z koła inteligencyi przy wyborach do Rady miasta Krakowa, postanowił przebojem kandydować na własną rękę, co dowodzi nie małego zasobu i odwagi cywilnej i głębokiej wiary w swoje posłannictwo, które p Mehoffer w odnośnej odezwie rozrzucanej masowo po miejscach publicznych tak pojmuje: »postawiłem usługi moje ofiarować jako radny miasta interesom grodu naszego, z tą samą gorliwością! jaką oddaje zawsze (*gdzie?* p. r.) sprawom społecznym i publicznym». (Czyżby p. Mehoffer miał mieć może na myśli konsum Nowosądecki i smutne losy tej instytucyi, do której zarządu p kandydat należał?) W dalszym ciągu swej odezwy p. Mehofer wyjaśnia, ze radziectwo miejskie nie uważa za godność obywatelską (*proszę?*) lecz wyłącznie za obowiązek (*czytaj: geschäft*) i że w skutek tego nie cofa swej kandydatury, chociażby miał pozostać wyłącznie przy swym własnym jedynym głosie. No i p Mehoffer nie zawiódł się na »obywatelach różnych sfer» którzy zdaniem jego mieli go rzekomo »zachęcać do postawienia kandydatury, gdyż na 3000 uprawnionych do głosowania otrzymał coś aż 100 głosów! Zawsze atoli p. Mehofferowi na osłodę pozostanie tytuł: byłego kandydata i niedoszłego Radcy stołecznego miasta Krakowa

Odpowiedź wielbicielowi p. Jaworskiego i obrażonemu członkowi kółka śpiewackiego c. k. dyrekcyi kolejowej w Krakowie. Nareszcie w pańskiej osobie udało nam się pochwycić jednego z dręczycieli rodzaju ludzkiego w ogóle, a spokojnych mieszkańców Kleparza i placu Matejki w szczególności, i pod jego adresem wywnętrzyć się ze skarg i żalów na wszystkich dyletantów, męczących społeczeństwo swymi popisami. Zanim atoli przystąpimy do rzeczy, zaznaczamy, że pańskie, szczycenie się plebejuszowskiem pochodzeniem z uznaniem przyjmujemy do wiadomości, odnosząc równocześnie z listu jego wrażenie, że od dziecka aż do obecnej chwili widocznie zawsze musiałeś pan „cienko śpiewać" i dla tego wydziwić się nie możemy, skąd u licha znalazłeś się pan tam w tym horoszkiewiczowskim pałacakowskim chórze? — Staruszek *Czas* zachwycał się co prawda tym waszym tak zwanym śpiewem, przyczyniając znowu jedną gałązkę wawrzynu do opromionego sławą nazwiska p. Horoszkiewicza, stawiając go w poczet znakomitości tej miary co Orfeusz, Arion, Pindar, król Dawid, Wirgil i Horacy. My jednak mamy swoje uprzedzenia i specyalną prywatną z nienawiścią graniczącą niechęć do wszelkiego rodzaju dyletanckich występów, zawdzięczając im niewysłowione

męczarnie niejednej bezsennej nocy, spędzonej w rozpaczy z łaski ich amatorskich popisów. Dla tego, kochany Panie, nie dziw się goryczy naszego korespondenta, który rozstrojony waszym śpiewem, doprowadzony do ostateczności szukając ulgi z zamkniętymi oczyma rzucił się na oślep w ramiona redakcyi „*N. Kolejarza*“ Myśmy to przechodzili i wiemy do czego taki śpiew najnormalniejszego człowieka doprowadzić może. Pan biorąc udział w chórze, rzecz naturalna nie możesz wyobrazić sobie co się tam dzieje na zewnątrz podczas waszego popisu, atoli przedstaw pan sobie, że z wnętrza gmachu świetnej c. k. dyrekcyi kolejowej wydobywają się glosy, co do których przechodnie i sąsiedzi toczą spór, azali pochodzą one z paszcz wygłodniałych niedźwiedzi albo też podrażnionych byków. Imieniem dręczonych ofiar w sprawie tej i tak mieliśmy się odwołać do miłosierdzia p. Horoszkiewicza, tymczasem list pański popsuł nam szyki, gdyż prześliczny referat odnoszący się do tej sprawy musieliśmy wrzucić do kosza, aby natomiast panu dać odpowiedź.

Znalazłszy się ostatecznie z szanownym panem na tak dogodnej stopie wygoworu, nie możemy powstrzymać się, aby przy tej sposobności nie wtajemniczyć go w główne zarysy tego nieodżałowanego (lecz niestety wrzuconego do kosza) artykułu. Zadaliśmy sobie pracy, aby p. Horoszkiewicza pozyskać dla naszej antidyletanckiej propagandy i dla tego do celu zbliżaliśmy się dalekiemi drogami, zaczynając rzecz od człowieczeństwa w ogóle, a od ras ludzkich w szczególności, potem zręcznie przeszliśmy do kwestyi cywilizacyi w Europie w ogólności, a większej części galicyjskich urzędników kolejowych — nie wyłączając p. Horoszkiewicza i Piaseckiego — w szczególności, z cywilizacyi przeszliśmy do sztuk pięknych, ze sztuk pięknych na śpiew, ze śpiewu na akustykę, z akustyki na uszy, bębenki, szum w głowie, rozstrój nerwowy i gdy w ten sposób zbliżaliśmy się do końca, wręczono nam list pański, który spowodował odpowiedź w „*N. Kolejarzu*“ w tej chwili odczytywaną właśnie przez pana.

Aby zaś sprawę tę raz na zawsze wyczerpująco omówić i zakończyć, przypatrzmy się jej z innego punktu widzenia. Coby tak świat powiedział, gdyby równorzędni koledzy p. Horoszkiewicza z innych działów służby państwowej dajmy na to kardynał Puzyna, komendant korpusu Horsecki albo prezydent sądu krajowego, jeden prałatów, kanoników i gwardyanów, drugi generałów i pułkowników, a trzeci radców sądowych i sekretarzów poczęli kształcić i przyuczać w szlachetnym kunszcie śpiewania? ... wyobraź pan sobie teraz rolę p. Horoszkiewicza w obec śpiewających mu inspektorów, nadrewidentów i oficyałów! . . Także i co do adoracyi p. Jaworskiego pozwalamy sobie podzielać zdanie większości pańskich kolegów z tą uwagą, że dotychczas zajmowaliśmy się p. Jaworskim jako kontrolorem kasowym a nie naczelnikiem oddziału i być może, że w tym nowym charakterze p. Jaworski okaże się więcej ludzkim niż przedtem, czego panu, jego kolegom i p. Jaworskiemu z całego serca życzymy.

W końcu wracając raz jeszcze do śpiewu pozwalamy sobie powątpiewać, azali przeciętny galicyjski urzędnik kolejowy posiada zdolność do tego kunsztu i jeżeli już gwałtem chce mu się śpiewać, to powinienby dyrektorom i ministrom zaśpiewać po węgiersku a wówczas przyklasnęłaby mu cała Europa i w tym przeto kierunku radzimy kształcić się p. urzędnikom, obiecując z naszej strony jak najszczersze poparcie. Niestety p. Horoszkiewicz takiego śpiewu nie lubi, więc trudno o skompletowanie chóru.

Znowu redukcya personalu. W krakowskim urzędzie ruchu zmniejszono personal pociągowy o 15 konduktorów, przydzielając dotkniętych tem zarządzeniem funkcyonaryuszy do magazynów w Podgórzu, gdzie miejsce muszą im znowu robić robotnicy których całkowicie usunie się od służby kolejowej. Zarządzenie to dotknęło najbiedniejszych ludzi gdyż tak konduktorzy jak i usunięci robotnicy magazynowi należą do służby prowizorycznej pobierającej 70 do 80 centów dziennie. Konduktorzy tracą zarobki z tytułu godzinowego a pomocnicy magazynowi zostaną po prostu na bruk wyrzuceni. Widocznie że p. Wrba prowadzi dalej oszczędnościowe dzieło swego poprzednika.

Nikczemnym jest sposób, w jaki pozbawia się tych ludzi skromnych ich stanowisk, bo powołuje się ich do egzaminów z góry z tym tajemnym nakazem że tyle a tyle indywiduów przewidzianych potrzebą redukcyi personalu nie śmie złożyć egzaminu pod żadnym warunkiem, nawet wrazie celujących odpowiedzi i po egzaminie pod pozorem nieuctwa i niezdolności do służby pociągowej ściąga się tych ludzi od służby pociągowej, odpowiadając na ich narzekania: „My śmy temu niewinni, sami przecież sobie jesteście winni, nie złożyliście egzaminu, trza było się uczyć!“ Do sprawy tej wrócimy jeszcze w następnym numerze.

Z drukarni S. L. Deutschera w Podgórzu.